Organisation de l'aviation civile internationale

ATConf/7-WP/143[1]
24/9/26

NOTE DE TRAVAIL

SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN (ATCONF/7)

Montréal (siège), 16 – 20 novembre 2026

Point 2 : Favoriser la croissance de l'aviation et la connectivité aérienne par des investissements dans les infrastructures, le capital humain et les partenariats
2.2 : Investir pour le développement et la modernisation des infrastructures de l'aviation civile

MATÉRIALISER LES AVANTAGES DE LA CONVENTION DU CAP ET DU PROTOCOLE AÉRONAUTIQUE EN AFRIQUE

(Note présentée par la Namibie au nom des 54 États membres de la Commission africaine de l'aviation civile[2])

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La Convention du Cap et le Protocole aéronautique établissent un cadre juridique uniforme pour le financement des aéronefs et des moteurs. En renforçant la reconnaissance, la priorité et le caractère exécutoire des droits des créanciers, ces instruments permettent de réduire les risques juridiques et les risques de recouvrement, et d'élargir l'accès au financement des aéronefs.

Le fait d'adhérer à la Convention et au Protocole ne garantit pas pour autant des aéronefs moins couteux ni des loyers de bail moins élevés. Les avantages escomptés dépendent de la présentation de déclarations appropriées, d'une adoption effective dans le droit national avec primauté de celui-ci, des procédures judiciaires et administratives efficaces et prévisibles, du respect des obligations découlant des traités, ainsi que de la solvabilité de la compagnie aérienne et de la transaction. Le régime de rabais du Cap appliqué par l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) s'applique uniquement aux opérations de crédit à l'exportation éligibles bénéficiant d'un soutien gouvernemental ; il ne s'agit pas d'une réduction générale du prix des aéronefs ni des coûts de financement du point de vue commercial.

Le présent document propose une assistance coordonnée dans la mise en œuvre, une transparence accrue et un suivi fondé sur des données probantes, afin que les États africains et les opérateurs puissent tirer pleinement parti des avantages juridiques et économiques qu'offrent ces instruments.

Suite à donner : La Conférence est invitée à adopter les actions énoncées au paragraphe 4.

[1] Versions française et anglaise fournies par la CAFAC.

[2] Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Príncipe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

Objectif stratégique :	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique *Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous.*
Incidences financières :	Les activités seront menées sous réserve des ressources disponibles, y compris les contributions volontaires et extrabudgétaires.
Références :	Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles signée au Cap le 16 novembre 2001 (Convention du Cap) Protocole aéronautique (2001) ; Aperçu de la Convention du Cap et du Protocole aéronautique Accord sectoriel sur les crédits à l'exportation d'aéronefs civils de l'OECD Statut et déclarations – Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) ; Indice de conformité et législation type abrégée relatifs à la Convention du Cap du Groupe de travail aéronautique

1. INTRODUCTION

1.1 La Convention relative aux garanties internationales portant sur les matériels d'équipement mobiles et le Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques ont été adoptés au Cap le 16 novembre 2001 et sont entrés en vigueur le 1er mars 2006. Pris ensemble, ces deux instruments constituent un cadre uniforme pour la création, l'enregistrement, la hiérarchisation et la mise en œuvre des garanties internationales portant sur les fuselages d'aéronefs, les moteurs d'aéronefs et les hélicoptères soumis à cette catégorie.

1.2 Le cadre répond à un défi fondamental dans le financement transfrontalier des aéronefs : les biens aéronautiques sont de grande valeur et mobiles, tandis que les législations nationales diffèrent dans leur traitement des garanties réelles, de la réserve de propriété, du bail, de l'insolvabilité et des recours des créanciers. La Convention et le Protocole réduisent cette incertitude juridique grâce à des règles de priorité fondées sur les meilleures pratiques, à des mesures correctives en cas de défaut ou d'insolvabilité, ainsi qu'à des mécanismes de radiation et d'exportation, notamment l'Autorisation irrévocable de radiation et de demande d'exportation (IDERA) et un registre international.

1.3 L'accès à des aéronefs modernes est essentiel pour assurer une croissance sûre, efficace et durable du transport aérien en Afrique. Toutefois, de nombreuses compagnies aériennes africaines continuent de faire face à des coûts de financement et à des baux élevés. Le cadre du Cap permet de traiter les aspects juridiques et les aspects liés au recouvrement des actifs de ces coûts. Toutefois, le cadre ne peut à lui seul éliminer le risque de crédit des compagnies aériennes, le risque souverain et le risque de change, la fragilité des bilans, la fiscalité, l'accès limité aux capitaux à long terme ou les conditions de marché défavorables.

1.4 La question politique pertinente n'est donc pas seulement celle de savoir si un État a adhéré aux instruments, mais s'il s'est engagé en faveur des déclarations visant à réduire les risques, s'il leur a conféré, ainsi qu'au traité dans son ensemble, une force juridique effective dans la législation nationale et s'il a mis en place des institutions et des procédures permettant de les appliquer de manière prévisible dans les faits.

2. CONCRÉTISER LES AVANTAGES JURIDIQUES ET ÉCONOMIQUES

2.1 Déclarations et mise en œuvre effective au niveau national

2.1.1 La Convention et le Protocole autorisent ou obligent les États à faire des déclarations sur des questions spécifiques, notamment les recours sans autorisation judiciaire, le choix de la loi, l'application rapide, les recours en insolvabilité, l'aide en cas d'insolvabilité, la radiation et l'exportation (procédures IDERA) et les droits non consensuels. Ces choix doivent être évalués au regard du droit constitutionnel, commercial, de la loi sur l'insolvabilité et de la procédure en vigueur dans chaque État.

2.1.2 L'expression « déclarations d'éligibilité » a une signification économique spécifique au sens de l'Accord sectoriel de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) sur les aéronefs. Cela ne signifie pas pour autant que les États qui font des déclarations facultatives différentes ne bénéficient d'aucun avantage en vertu du traité. Toutefois, un État souhaitant bénéficier du régime de rabais de l'OCDE dans le cadre de la Convention du Cap doit en être une Partie contractante, doit faire les déclarations prévues par le cadre applicable de l'OCDE et intégrer effectivement ces engagements dans sa législation et ses pratiques nationales.

2.1.3 La mise en œuvre au niveau national devrait prévoir des règles de priorité claires, une reconnaissance fiable des garanties internationales enregistrées, un accès dans des délais précis à des mesures conservatoires en attendant la décision définitive et à des mesures en cas d'insolvabilité, ainsi que des procédures IDERA pour la radiation et l'exportation. Les tribunaux, les autorités de l'aviation civile et les autres organismes compétents doivent être en mesure d'exercer leurs fonctions respectives de manière cohérente et opportune, dans le respect des exigences applicables en matière de sûreté de l'aviation.

2.2 Relation entre les coûts de mise en œuvre et les coûts de financement

2.2.1 En renforçant la sécurité juridique et la prévisibilité du recouvrement des actifs, une mise en œuvre efficace peut permettre de réduire les pertes de crédit attendues et élargir le cercle des créanciers, ou favoriser des conditions plus avantageuses. Une telle mesure ne contraint pas légalement un prêteur ou un bailleur de réduire les intérêts, les loyers de bail, les dépôts ou d'autres frais. La tarification reste spécifique à chaque transaction et tient compte de la solvabilité de l'exploitant, de la valeur de l'aéronef, des risques de change et de transfert, des risques souverains et réglementaires, des conditions du marché et de l'efficacité avérée des mesures d'application locales.

2.2.2 Le cadre de l'OCDE offre un avantage plus spécifique pour les opérations de crédit à l'exportation éligibles et bénéficiant d'un soutien gouvernemental. Les transactions impliquant un État figurant sur la Liste du Cap en vigueur peuvent bénéficier d'une réduction pouvant aller jusqu'à 10 % du Taux de prime minimum applicable, à condition que les critères requis pour la transaction soient remplis. Il s'agit d'une réduction de la prime de risque liée au crédit à l'exportation ; il ne s'agit pas d'une réduction de 10 % du prix d'achat de l'aéronef, du loyer de bail, ou de toute autre forme de financement commercial.

2.2.3 Les États et les opérateurs ont donc besoin d'informations transparentes sur les avantages spécifiques existants, les conditions y afférentes et la manière dont la mise en œuvre effective se traduit dans les décisions de financement. Il convient d'encourager les créanciers et les bailleurs, lorsque cela est justifié d'un point de vue commercial, et sous réserve des clauses de confidentialité prévues dans les contrats, à prendre en compte, dans leurs évaluations des risques et leurs conditions contractuelles, les réductions avérées des risques juridiques et des risques de recouvrement.

2.3 Combler le déficit dans la mise en œuvre en Afrique

2.3.1 Un examen de la mise en œuvre continentale est nécessaire afin de déterminer, en ce qui concerne chaque État africain, son statut en tant que Partie aux deux instruments, les déclarations faites, les mesures de mise en œuvre au niveau national, son éligibilité au regard de la Liste du Cap appliquée par l'OCDE, ainsi que l'état de préparation opérationnelle des tribunaux, des autorités compétentes en matière d'insolvabilité, des autorités de l'aviation civile et des procédures IDERA. La principale référence au départ doit être l'Indice de conformité à la Convention du Cap, régulièrement mis à jour et détaillé par le Groupe de travail aéronautique, ainsi que les annotations spécifiques à chaque État y figurant. À la date de septembre 2026, l'on comptait 33 États africains Parties à la Convention du Cap et 31 au Protocole. Si cette situation témoigne d'une participation importante du continent au cadre du Cap, des différences subsistent toutefois quant au degré de mise en œuvre, aux déclarations formulées, à son adoption dans la législation nationale et à l'état de préparation des institutions en vue d'une application effective des instruments. Un examen de la mise en œuvre permettrait d'identifier les lacunes juridiques et opérationnelles subsistant et de favoriser le partage des pratiques modèles entre États.

2.3.2 Le renforcement des capacités devrait aller au-delà de la ratification des traités. Les ministères, les autorités sectorielles, les autorités judiciaires, les experts en insolvabilité, les compagnies aériennes, les créanciers et les bailleurs ont besoin de recommandations coordonnées concernant les déclarations, les modèles législatifs, les pratiques relatives au registre international, les règles en matière de priorité et d'insolvabilité, les procédures de radiation et d'exportation, ainsi que la répartition des responsabilités entre les institutions nationales.

2.3.3 L'OACI, en collaboration avec l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT), la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), d'autres organismes régionaux et le Groupe de travail sur l'aviation, est bien placée pour apporter son soutien dans le domaine des orientations pratiques, de la formation régionale, des évaluations de la mise en œuvre et du partage d'expériences entre les États.

3. POSITION AFRICAINE EN MATIÈRE DE POLITIQUE

3.1 Les États africains encouragent un plus grand nombre d'États à devenir Parties à la Convention du Cap et au Protocole relatif aux aéronefs, ainsi qu'à les mettre en œuvre de manière effective, d'autant plus que ces instruments constituent des leviers importants pour le renouvellement des flottes aériennes, pour la connectivité et le développement durable du transport aérien. Ces instruments devraient toutefois être présentés comme des mécanismes permettant de réduire le risque juridique plutôt que comme des garanties assurant des prix commerciaux plus bas.

3.2 La CAFAC considère que la priorité n'est pas seulement de devenir Partie à la Convention et au Protocole, mais de s'assurer de leur mise en œuvre effective et mesurable. Un tel objectif nécessite des déclarations visant à réduire les risques, la mise en œuvre d'une législation nationale ayant force de loi, une application rigoureuse de celle-ci, une préparation institutionnelle, une sensibilisation de l'industrie et des données permettant de déterminer si cette réduction des risques se traduit par un meilleur accès au financement pour les exploitants africains.

3.3 Un programme africain structuré d'appui à la mise en œuvre permettrait aux États d'identifier les lacunes juridiques et opérationnelles, d'élaborer des mesures correctives, de renforcer les capacités nationales et de mobiliser les créanciers selon des modalités plus transparentes et fondées sur des données probantes.

4. ACTIONS ATTENDUES DE LA CONFÉRENCE

4.1 La Conférence est invitée à :

a) encourager les États présentement non parties à la Convention du Cap et au Protocole relatif aux aéronefs à prendre les mesures nécessaires pour y adhérer, selon leurs procédures juridiques nationales ;

b) encourager les États parties à réexaminer leurs déclarations, leurs mesures de mise en œuvre nationales et leurs procédures institutionnelles afin d'assurer une application effective des instruments dans les échéances convenues ;

c) demander à l'OACI de constituer un comité de travail, en collaboration avec UNIDROIT, la CAFAC, d'autres organisations régionales et le Groupe de travail sur l'aviation, en vue de renforcer les lignes directrices pratiques, l'aide à la mise en œuvre et le développement des capacités au niveau des États ;

d) encourager les États à mettre en place des procédures judiciaires, d'insolvabilité, de radiation du registre, d'exportation et des procédures IDERA claires, transparentes et assorties de délais, conformément aux exigences applicables en matière de sûreté aérienne ;

e) inviter les prêteurs, les organismes de crédit à l'exportation et les bailleurs à améliorer la transparence sur la manière dont l'efficacité de la mise en œuvre de la Convention du Cap est prise en compte dans l'évaluation des risques liés aux transactions et dans les conditions commerciales ;

f) soutenir la collecte de données probantes relatives à l'impact de la mise en œuvre sur l'accès au financement, les primes de crédit à l'exportation, les conditions de bail, le renouvellement de la flotte et la connectivité, en particulier dans les pays en développement.

— FIN —